

NAVIO «REAL FELIPE»

José Ignacio GONZALEZ-ALLER HIERRO
Capitán de fragata

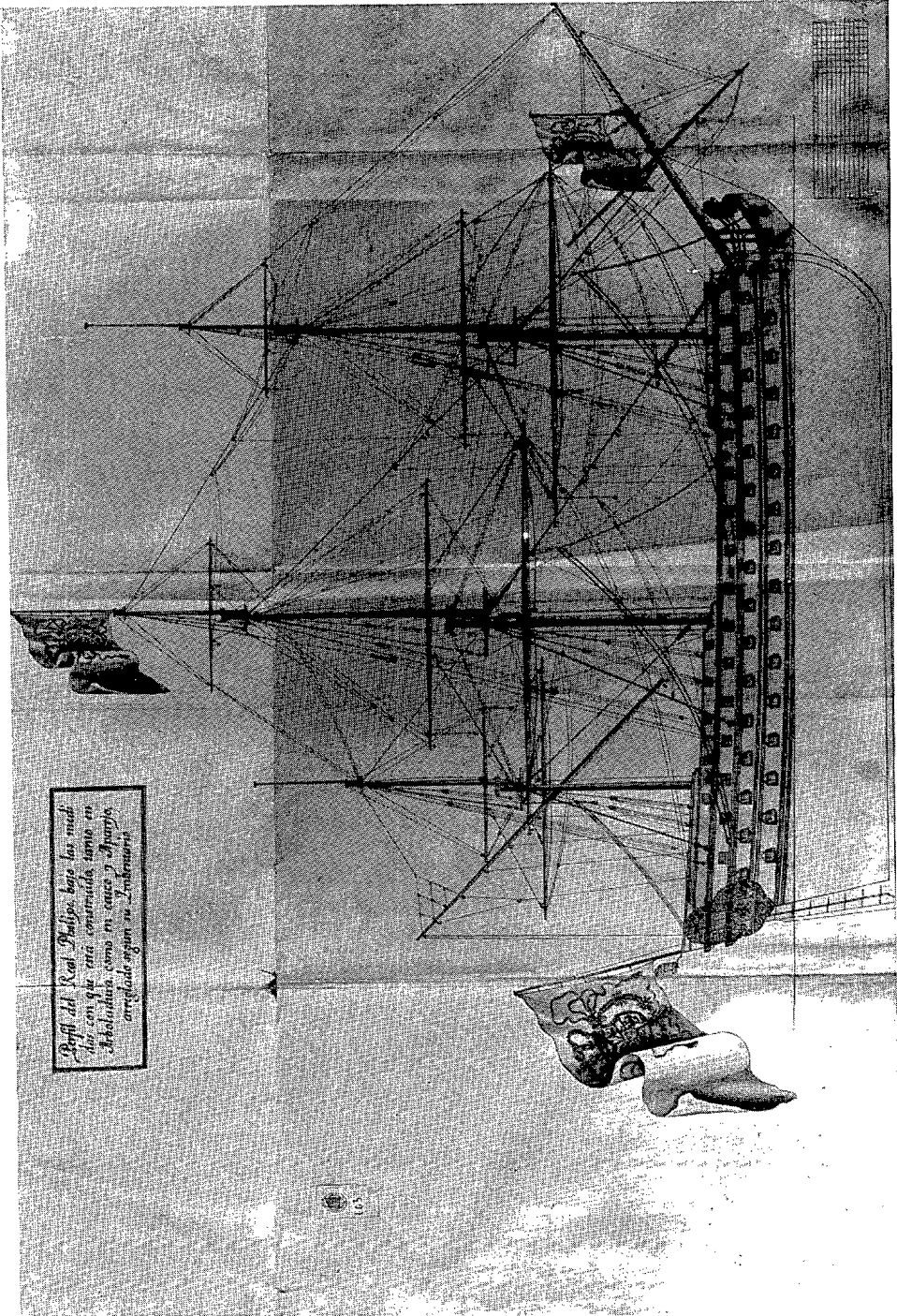
Bautizado con este nombre en honor del Rey Felipe V, se considera el primer navío español de tres puentes. Fue construido en Guarnizo en 1732, a partir de planos atribuidos a Ciprián Autrán, aunque el sistema y las proporciones eran de Antonio de Gaztañeta. Al parecer, desplazaba 1.965 toneladas y su artillería totalizaba 114 cañones, con el siguiente reparto teórico: 30 de a 36 libras, 32 de a 24, 30 de a 12 y 22 de a 8, aunque en realidad nunca montó cañones superiores a 24 libras.

Nada más entrar en servicio se dirigió a Barcelona, desde donde, en conserva de los navíos *Santa Teresa* y *Galicia*, siguió a Nápoles escoltando un convoy con tropas españolas de artillería e infantería que pasaron a Italia para sostener a nuestro futuro Rey Carlos III en el trono de Dos Sicilias durante los comienzos de su reinado (1733-1734).

Destinado al Departamento de Cádiz, se convirtió en insignia del jefe de escuadra D. Juan José Navarro. Declarada la guerra entre España y Gran Bretaña el 23 de octubre de 1739, el gobierno español dispuso la reunión de las escuadras de El Ferrol y Cádiz, con objeto de que pasasen al Mediterráneo y así apoyar las pretensiones de recuperar los antiguos dominios en Italia y formar un trono para el Infante D. Felipe. Como Ferrol se encontraba bloqueado por la escuadra británica de Norris, Navarro salió de Cádiz el 6 de mayo de 1741 y regresó el 12 de junio siguiente, una vez verificada la unión de las escuadras. En esta comisión no participó el *Real* que se encontraba en período de alistamiento.

Navarro embarcó en este navío el 5 de noviembre de 1741 y diez días después salió a la mar desde Cádiz con una escuadra heterogénea formada por seis navíos y nueve mercantes de la Carrera de las Indias armados en guerra, para dirigirse a Barcelona y proteger el tránsito de un convoy con tropas de refuerzo al ejército español en Italia. Burlado el bloqueo inglés, atravesó el Estrecho con mucho retraso ante la persistencia de los vientos de Levante. Cuando se encontraba amenazada la escuadra española por la inglesa del almirante Haddock a la altura de Cartagena, el día 20 de diciembre salió oportunamente de este puerto la francesa de 13 navíos que, al mando del general Mr. De Court de la Bruyère, tenía orden de proteger a la de Navarro, aunque, paradójicamente, Francia no estaba en guerra con Inglaterra.

Unidas ambas fuerzas, la escuadra combinada continuó su travesía hacia Barcelona seguida a distancia por Haddock. La noche del día 22 de diciembre, cuando habían remontado la isla de Ibiza, saltó un temporal del norte que les obligó a arribar hacia la costa peninsular buscando el resguardo del cabo de San Antonio. *A las 8, de dos cabezadas que dio el navío «Real Felipe» —dice Navarro en su parte de campaña— llevando la gavia casi arriada y con rizados, vino abajo el mastelero mayor. Subí al alcázar y al mastelero (del trin-*



*Real Felipe, bajo las ma-
das con que esta construida tanto en
Architectura, como en caños y armamento
correspondiente en su estructura.*

(Museo Naval, Madrid)

quede) le había sucedido lo mismo que al otro que antes se había rendido: secos de tanto tiempo de estar en la Carraca, no era de servicio. El día siguiente desarboló la fragata *Fama* por el mismo motivo y toda la escuadra tuvo que arribar para proteger a los buques averiados, pues se aproximaba la inglesa de Haddock.

Sin otros incidentes, llegaron a Barcelona el 4 de enero de 1742. Embarcadas las tropas, el día 14 siguiente salió Navarro con un convoy de 52 buques, dirigiéndose a Toscana. Pero el día 19 un temporal desatado, muy propio de la época del año y del golfo de León, dispersó el convoy, produjo vías de agua en el *Real Felipe* difícilmente controlables y, finalmente, le obligó a arribar a las islas Hyeres. *El capitán de navío Nicolás Geraldino* —según el parte de Navarro— *despreciaba las propiedades del navío con decirme no valía nada los días antecedentes, y todos me decían que era preciso dejarlo en Tolón, pues no podría aguantar un combate ni un temporal...* Reunido el consejo de oficiales en el que se expresaron serias dudas sobre las condiciones del *Real Felipe*, prevaleció la opinión de Navarro y la escuadra abandonó las Hyeres el día 27 de enero. Cambió el puerto de desembarco de la tropa por el de Génova y, una vez cumplimentada su misión, emprendió el regreso el día 13 de febrero. Dispersada la escuadra de nuevo el día 4 por otro temporal a la altura de las costas de Provenza, tuvo que dirigirse al fondeadero de Hyeres con varios navíos desarbolados y con pérdida de gente. Ante el mal cariz de la situación, Navarro no tuvo más solución que seguir el consejo del general De Court y dirigirse a la rada de Tolón, en cuyo puerto dieron fondo ambas escuadras el día 24 de febrero de 1742.

Esta campaña, en lo que respecta al *Real Felipe*, había puesto en evidencia que el navío no contaba con la confianza de su comandante y oficiales, que su alistamiento en Cádiz había dejado mucho que desear, que con vientos bonancibles era el buque más velero de la escuadra y, por último, que con temporal sufría su obra viva tal quebranto que hacía agua por sus costuras en cantidad superior a lo normal. Todo ello prueba que el sistema de construcción de Gaztañeta producía navíos de buen diseño, pero fabricados con técnicas rudimentarias que reducían su vida activa y su capacidad de aguante a los malos tiempos.

La escuadra combinada permaneció cerca de dos años en el puerto de Tolón, bloqueada por la del almirante Thomas Mathews, que había sucedido a Haddock en el mando de la flota británica en el Mediterráneo. Este tiempo fue empleado por Navarro en adiestrar a las dotaciones y procurar alistar los navíos, aun a pesar de los escasos recursos que llegaban desde España. Decidida la salida a la mar para romper el bloqueo y atacar a la escuadra inglesa, la hispano-francesa abandonó su fondeadero el día 19 de febrero de 1744, al mismo tiempo que lo hacía el enemigo desde su estación de Hyeres. En la amanecida del día 22 se encontraban ambas escuadras navegando hacia el sur con viento bonacible del NE en dos largas líneas de fila; la inglesa de 32 navíos a barlovento y la aliada de 17 franceses y 12 españoles a sotavento, ligeramente avanzada sobre sus oponentes. A mediodía, los nueve navíos que com-

ponían el centro británico con el *Namur*, insignia, a la cabeza, arribaron simultáneamente sobre los cinco españoles más avanzados de la retaguardia aliada (compuesta únicamente por españoles), con objeto de separarlos de la vanguardia francesa.

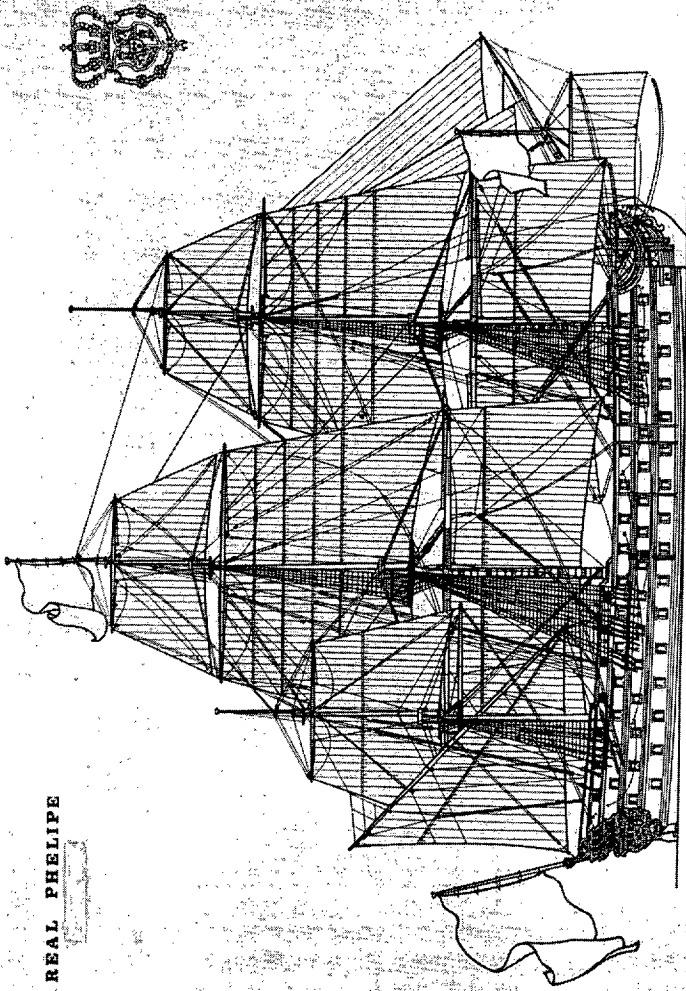
Estando el enemigo a tiro de fusil de nuestra escuadra —dice Vargas Ponce— *rompió el fuego el almirante Mathews, cargando sobre el «Real Felipe» con su navío el «Namur», el «Marlborough» el «Norfolk», todos de tres puentes, y dos de setenta cañones..., y con este motivo se empeñó un combate desigual, pero muy sostenido por una y otra parte...* El vivísimo fuego que hacían los cinco navíos produjeron desde el principio grandes averías en el *Real Felipe*, quedando enteramente desmantelado durante la acción, sin vela alguna, cabullería, ni vergas mayores, herido mortalmente su comandante Geraldino, herido también Navarro y con muchas bajas en la dotación. Sin embargo, apoyado por el *Hércules*, causó tanto o más daño al enemigo; el *Marlborough*, que era el matalote de popa de Mathews, quedó desarbolado de los palos mayor y mesana, perdió la vida su comandante George Cornwall con 53 oficiales y dotación y tuvo 90 heridos; el *Namur*, insignia de Mathews, quedó sin el mastelero de juanete mayor y rendido el bauprés, muerto su comandante John Russel y 12 hombres, también con muchos heridos.

Vista la resistencia del *Real Felipe* y de los navíos españoles que lo apoyaban, ordenó Mathews a los suyos separarse de la línea de fuego a las cuatro y media de la tarde, con objeto de dar un respiro a las dotaciones y reparar provisionalmente los descalabros sufridos. Esta circunstancia fue aprovechada por los ingleses para que una fragata tomase a remolque el navío *Marlborough* y lo condujese a Mahón completamente deshecho.

Concluido el primer ataque —dice Vargas Ponce basado en el parte de campaña de Navarro— *volvió a las cinco de la tarde el almirante Mathews reparados los daños de su maniobra, y otros dos navíos de a setenta, convoyando al brulote «Anne Galley» con intención de incendiar al «Real Felipe» que se hallaba sin vela alguna, ni vergas mayores y enteramente desmantelado. El navío Brillante llegó a tiempo de batir el brulote con cincuenta cañonazos, y de situarse por la popa del Real, defendiéndole del grupo de enemigos que no atreviéndose a presentarle el costado, ni pudiéndose él gobernar, trataban de atacarle o abordarle por esta parte indefensa.*

En circunstancias tan apuradas como las de tener muy inmediato al brulote todo ardiendo, echó su falúa al agua el *Real Felipe* de orden del ya herido por segunda vez y retirado general, dotándola con oficiales y gente de extraordinario valor. Los cuales con el mayor denuedo abordaron y atravesaron el brulote, despreciando su fuego y el de los tres navíos que lo conservaban. En esta disposición ya pudo el *Real Felipe* dispararle algunos cañonazos por las portas de popa, y logró al último tiro útil que le quedaba echar a pique el brulote, pereciendo en él su oficialidad y tripulación, al tiempo que incendiados ya todos sus fuegos distaba como medio tiro de pistola del navío, donde metió algunos artificios, que tuvo la fortuna de apagar.

Continuó el combate por espacio de una hora entre los navíos españoles



REAL FELIPE

Diseño de 1825 construido por Boyer y Astor en Guantánamo. Fue el primero de tres buques de guerra Armada.
Fue hundido en 1891 por el torpedero alemán en la batalla de las Plumas.

(Dibujo de Rafael Berenguer)

Alcón, San Fernando, Brillante, Santa Isabel y Soberbio que apoyaban al *Real* por una parte, y por otra, los siete navíos ingleses del centro de Mathews, empeñados en acabar con la insignia de Navarro.

Vista la inutilidad de sus esfuerzos a causa del vivo fuego español y al observar que la escuadra de vanguardia francesa de De Court se aproximaba en buen orden, el almirante inglés hizo la señal de retirada a las seis y media y, aprovechando el crepúsculo, abandonó el lugar del combate. A causa del estado lamentable del *Real Felipe*, el navío *Santa Isabel* lo tomó a remolque y en conserva de la escuadra francesa —que socorrió al insignia de Navarro con 80 hombres de maestranza y marinería— y de los restantes navíos españoles, arrumbaron hacia Rosas, punto de reunión prefijado, navegando siempre a la vista del enemigo, que en ocasiones se acercó, pero sin llegar a incomodar a los aliados. A las 11 de la noche del día 24 falleció el capitán de navío D. Nicolás Geraldino, comandante del *Real Felipe*, a consecuencia de las heridas recibidas en la frente durante el combate. Su comportamiento fue alabado por Navarro en el parte de campaña, pues aun herido de muerte no permitió fuese retirado del alcázar. El día 25 de febrero, cuando se encontraba la escuadra española a unas 35 millas de Barcelona, el fuerte viento del NE obligó a Navarro a dirigirse a Cartagena, donde fondearon el 9 de marzo de 1744, no sin antes haber apresado una fragata mercante inglesa durante la travesía.

El *Real Felipe* salió de Tolón con 110 cañones montados —tenía portas para 114— y una dotación de 1.250 hombres. Resultó acribillado de balazos su costado y arboladura, inutilizado su velamen, cortadas sus jarcias y cabos de labor y desmantelado enteramente.

En el combate murieron su comandante, como queda dicho, 2 oficiales y 45 hombres de la dotación; fueron heridos, el general Juan José Navarro, 5 oficiales y 233 individuos de los que 79 lo fueron gravemente, la mayoría, con pérdidas de extremidades, murieron posteriormente.

Aunque el Estado de la Armada Real de España en el año 1746 lo considera *pronto a hacer una campaña*, lo cierto es que, según Vargas Ponce, el *Real Felipe* no fue posible habilitarlo, ni quedó en estado de volver a la mar. Al parecer, en opinión de Vigodet, fue desguazado en Cartagena en 1750.